STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 4 i 5. LUBLIN. Lipiec—sierpień — 1928. Rok III.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.

*
* *

Wchodzimy w okres Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w czasie którego zawsze ofiarne społeczeństwo Lublina i Województwa Lubelskiego hojnie ofiarowuje swój grosz, celem poparcia rodzimego lotnictwa.

Jest to objaw, świadczący o głębokim zrozumieniu potrzeb silnego lotnictwa polskiego, należytem uspołecznieniu obywateli.

Rezultaty tej ofiarności już widzimy, okazały się one w postaci obszernego terenu, zakupionego przez Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P. pod Zamościem, gdzie już została rozpoczęta się budowa lotniska dla celów wojskowych i cywilnych na szlaku powietrznym Warszawa—Lwów.

Nie możemy jednak poprzestać na tem, gdyż dzień każdy rodzi nowe potrzeby i nowe zadania, które oczekują wykonania siłami społeczeństwa.

Rozwój lotnictwa polskiego w najbliższej przyszłości jest ściśle uzależniony od tego, jak daleko zdołamy posunąć się naprzód w dziedzinie polskiej wytwórczości lotniczej, któremu to zagadnieniu L.O.P.P. poświęca naczelne miejsce w programie swych prac.

Do chwili obecnej zależymy pod tym względem niemal wyłącznie do zagranicy, kupujemy bowiem licencje zagraniczne na budowę samolotów, kupujemy sprzęt lotniczy, tem samem hamując wytwórczość polską. Przykłady mówią same za siebie.

I podczas, gdy np. Czechosłowacja zdołała w okresie swej niepodległości dzięki zbiorowemu wysiłkowi rządu i społeczeństwa wynaleźć około 200 typów płatowców, poświęcając całkowicie energję i godny uznania wysiłek na wynalazczość lotniczą, jednocześnie Polska w tym samym okresie stworzyła zaledwie kilka typów.

Należy corychlej otoczyć troskliwą opieką wynalazców polskich. Jest publiczną tajemnicą, że inż. Zaleski nie mając środków na budowę wynalezionego przez siebie typu motoru samolotowego wykonał go we własnej kuchni, posługując się prymitywnemi środkami.

Niech ten fakt będzie przełomowym w dziedzinie wynalazczości polskiej, niech społeczeństwo swym ofiarnym groszem dopomoże do dźwigania talentów polskich i wciągnięcia ich do owocnej pracy dla Ojczyzny.

Będziemy mieli wówczas samoloty własnej konstrukcji całkowicie wykonane w kraju według planów polskiego inżyniera z krajowego materjału rękami polskiego robotnika.

Oto jedno z naczelnych haseł, którym służy L.O.P.P.

Do zrealizowania go potrzeba dużego zasobu środków, których dopływ ani na chwilę nie może osłabnąć.

Drugą niezmiernie ważną dziedziną w obronie Państwa jest zagadnienie przygotowania ludności do obrony gazowej.

Armja walcząca w czasie wojny na froncie będzie zabezpieczona należycie pod tym względem, natomiast społeczeństwo już teraz musi zabiegać o racjonalne przygotowanie się do strasznej w skutkach wojny gazowej.

Każdy obywatel musi być uświadomiony teoretycznie i praktycznie z metodami walki gazowej i musi posiadać środki dla tej obrony.

Zaopatrzenie w sprzęt przeciwgazowy, dla ludzi i zwierząt budowa schronów — organizacja drużyn ratowniczych oto drugie palące zagadnienia doby obecnej.

L.O.P.P. jest tą instytucją, dla której rozwiązanie obu wymienionych zagadnień stanowi najistotniejszy program działalności i program ten zrealizowany być musi — tego wymaga bowiem od nas interes Państwa.

Pracy jest wiele, wysiłków nie szczędzimy byleby społeczeństwo zrozumiało nasze intencje, i popłynął hojnie ofiarny grosz.

Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — ma być egzaminem uświadomienia obywatelskiego i zrozumienia celów L.O.P.P. Nie zwlekajcie ani chwili — przyczyńcie się do rozwoju lotnictwa i obrony przeciwgazowej — bo to podwaliny naszej Niepodległości.

W. RUDNICKI ppłk.
Szef Propagandy.



Pułkownik ADOLF MAŁYSZKO.

NASI SĄSIEDZI.

„Dokładna znajomość sił zbrojnych i zasobów materjalnych przeciwnika jest podstawowym warunkiem obliczenia środków, niezbędnych do obrony kraju własnego. Dlatego też jednym z najważniejszych zadań szkolnictwa wojskowego jest krzewienie umiejętności czynienia wywiadów i badanie zasobów przeciwnika.

Podczas wojny światowej narody rzuciły na kartę dwa najpotężniejsze czynniki walki: życie miljonów i nagromadzone bogactwa. Lecz już od początku wojny egoizm ludzki w postaci żądzy życia i żądzy zysku rozpoczął potajemną, ale energiczną walkę w swojej obronie. Żywioły bierne, gnane na śmierć, a stanowiące przez czas jakiś osłonę dla reszty, poczęły wyczerpywać się. To też, gdy ujawnił się wkrótce brak żelaza, prochów i złota, ustąpić musiał czynnik, najbardziej do ustępstw podatny: etyka ludzka.

Poczęto godzić na życie przeciwnika sposobami, stosowanymi dotychczas tylko do tępienia robactwa i szkodników drapieżnych: powstała walka na gazy trujące czyli broń chemiczną. To w najwyższym stopniu niemoralne przekreślenie dotychczasowych wartości etycznych okazało się bardziej brzemiennem w następstwa, jakby można było przypuścić na pierwszy rzut oka: w bardzo krótkim czasie nowa broń pociągnęła za sobą cały szereg następstw, które wciąż jeszcze objawiają się, zapowiadając wielkie zmiany w najbardziej podstawowych pojęciach prowadzenia wojny. Przedewszystkiem dotyczą one sposobów rozpoznawania sił przeciwnika, to też z tej strony należy rozpocząć przegląd pojęć zasadniczych“ [1]).

Tak pisze jeden z naszych pionierów broni chemicznej.

Istotnie, żeby walczyć skutecznie, trzeba możliwie dokładnie poznać zasoby i sposoby walki najbliższych sąsiadów, przypuszczalnych naszych przeciwników. Z pobieżnego rzutu oka na mapę widzimy, jak granice Polski niedogodne są pod każdym względem, czyli mówiąc wyraźnie, Polska ze wszystkich państw większych ma granice najniewygodniejsze do obrony.

Biorę pod uwagę sąsiadów: wschodniego i zachodniego, Rosję i Niemcy, gdyż stąd nam może grozić największe niebezpieczeństwo. Należy więc zbadać, czem sąsiedzi nasi rozporządzać mogą na wypadek wojny. Zacznę od Rosji, która w porównaniu z Polską posiada wprost niewyczerpany zapas ludzi i koni. Nie mam dokładnych wiadomości o liczbie mieszkańców w Rosji, lecz według obliczeń przypuszczalnych, liczba ta sięga do 126 miljonów czyli na 100 polaków wypada 460 rosjan. O ile mnie pamięć nie myli, to pod względem koni Rosja przedstawia się jeszcze lepiej. Zdaje mi się, że liczba koni w Rosji sięga do 17 miljonów czyli na 100 koni polskich wypada 550 koni rosyjskich. Liczbą ludzi i koni chyba nigdy Rosji nie dorównamy. Przewagę osiągnąć możemy tylko techniką, na co jednak u nas w najbliższej przyszłości nie zanosi się, *gdyż społeczeństwo nasze jeszcze nieuświadamia sobie dostatecznie, że losy państwa zależą od samych obywateli oraz od ich cnót i patrjotyzmu czynnego:* Żaden rząd nie potrafi podołać wszystkiemu w sprawie obrony państwa, jeżeli cały naród nie przyjdzie mu z wydatną pomocą, czego u nas jeszcze nie widać.

Być może dzieje się to dlatego, że jeszcze nie oswoiliśmy się z państwowością polską. Być może jeszcze ciągle nam się zdaje, że przyjdzie do nas ktoś i zrobi wszystko za nas, dla nas i bez nas.

Być może, tak długo u nas będzie, aż póki pokolenie, zrodzone w niewoli, nie wyginie i nie wyrośnie nowe zrodzone i wychowane na swobodzie. Szkoda, że nie mamy Mojżesza, któryby wyprowadził to pokolenie niewolnicze na puszczę, aby tam prędzej wyginęło.

Być może, ciągle jeszcze nam się zdaje, że przyszła wojna będzie toczyła się gdzieś daleko na kresach za górami i za lasami, a gdy żołnierz tam daleko będzie krew przelewał, my na tyłach będziemy przelewali szampan za jego zdrowie.

Być może nie zdajemy sobie sprawy z niebezpieczeństwa lotniczego, bo w naszej wojnie polskiej nie mieliśmy tak rozwiniętego lotnictwa i gazów trujących, jak to było na zachodzie. Bo na naszym froncie rosyjskim najważniejszą rolę odgrywała nie technika, nie lotnictwo i gazy trujące, lecz jazda bolszewicka, która przez szybkie poruszanie i zastosowanie nowej taktyki, choć na dawnych kozackich i tatarskich szykach opartej, przerywała się na tyły nasze, przynosząc ogromne szkody i udaremniając nieraz nasze plany.

Pomimo bardzo niskiego rozwoju umysłowego żołnierza rosyjskiego, jazda rosyjska zdała egzamin taktyczny. Opłakany stan komunikacji z jednej strony, z drugiej znowu olbrzymi zapas koński i również ludzki, urodzony i wychowany przy koniu w stepach Azjatyckiej i Południowej Rosji, zmusza ją do wykorzystania tej naturalnej przewagi jazdy.

Przeciwdziałanie naszej jazdy ruchom jazdy rosyjskiej, jakkolwiek jest skuteczne dzięki wysokiej wartości osobistej jeźdźca polskiego, jednak bardzo prędko wyczerpuje nasz zapas koński, co niezmiernie dotkliwie odbija się na rolnem gospodarstwie i osłabia naszą wytrzymałość i zdolność do oporu.

[1]) Mjr. Wojnicz - Sianożęcki — Bellona, wrzesień 1922 r.

Wobec ogromnej ilości koni i ludzi w Rosji pozostaniemy zawsze liczebnie słabsi, tylko rozwój techniki i wiedzy może dać nam przewagę i ochronić nas przed wschodnim nieprzyjacielem. To też w przeszłej wojnie bolszewickiej, niezmiernie ubogiej technicznie wielką rolę odgrywała przewaga naszego lonictwa, co bolszewicy zrozumieli i do czego otwarcie się przyznali. Ta więc przewaga techniczna da nam zwycięstwo na wschodzie i w przyszłości, o ile nie damy się wyprzedzić, a zależy to jedynie od nas.

Dodać tylko muszę, że Rosja nie śpi. Niezbyt pochlebne dla niej doświadczenia wojenne w Polsce pchnęły ją do wytężonej pracy i wielkich wysiłków w dziedzinie lotnictwa i broni chemicznej. Dziś Rosja posiada poważny zespół inżynierów lotniczych i chemików, mobilizuje wszystkich majstrów i robotników lotniczych na wielką skalę i zaprasza techników niemieckich. Rodzimi uczeni światowej sławy, jak profesor Żukowskij, Riabuszynskij i Czapłygin, usilnie pracują nad rozwojem lotnictwa. Bolszewicy coraz więcej pozyskują byłych oficerów carskich, którzy zdobyli ogromne doświadczenie w wojnie światowej. Widzimy, że ten i ów wraca do ojczyzny i wzywa innych kolegów, aby uczynili to samo.

We wrześniu i 1922 r. z udziałem Komisarza komunikacji oraz urzędu handlu zagranicznego powstało w Moskwie Lotnicze Towarzystwo Akcyjne w celu zaprowadzenia komunikacji powietrznej pocztowej, osobowej i towarowej pomiędzy Moskwą, Piotrogrodem, Charkowem, Kijowem i Władywostokiem. Samolotów ma dostarczyć największa niemiecka fabryka lotnicza Junkersa w Dessau.

Bolszewicy doskonale rozumieją, że wiecznie nie mogą być uczniami niemieckimi, że muszą kiedyś stanąć na własnych nogach. W tym celu Instytut Inżynierów im. Żukowskiego w Moskwie przekształcili na Akademję Lotniczą, która ma przygotowywać inżynierów i techników lotniczych. Kurs trwać będzie 4 lata.

Ogrócz tego, bolszewicy zwrócili się o pomoc do opinji społecznej, bo doszli do przekonania, że sami wszystkiemu nie podołają, tylko zmiana zaszła w odezwach: już nie mówią „dla utrwalenia rewolucji", lecz „dla obrony narodowej". Bronsztein (Trocki) wydał odezwę, w której pisze między innemi:

„Zadanie polega na tem, by przemysł wojenny postawić w korzystnych warunkach bez strat dla całości gospodarki, a w łonie samego wojennego wysunąć na pierwszy plan te jego gałęzie, które posiadają dla nas obecnie znaczenie wyjątkowe.

Takiem jest niewątpliwie lotnictwo. Na ten rodzaj broni i tę dziedzinę przemysłu winniśmy przynajmniej w latach najbliższych zwrócić uwagę całego kraju. Jest to tembardziej do urzeczywistnienia, że w dziedzinie lotnictwa wymagania czysto wojskowe najściślej łączą się z gospodarczo-kulturalnemi wymaganiami państwa. Lotnictwo jest najwyższym i najbardziej nowożytnym środkiem pokonywania przestrzeni. Ma ono przed sobą wielką przyszłość.

Koniecznem jest, by młodzież nasza była o ile możności najszerzej ogarnięta ideją rozrostu i rozkwitu komunikacji napowietrznej. Sprawą tą powinni zainteresować się nasi technicy, pedagodzy, poeci i artyści".

Tak mówił Bronsztein, na pomoc mu pospieszyli jego towarzysze: Nachamkes (Stiekłow) i Rozenfeld (Kamieniew). Dzięki ich poparciu, powstały następujące stowarzyszenie lotnicze:

„Towarzystwo Przyjaciół Czerwonej Floty Napowietrznej", „Towarzystwo popierania rozbudowy Czerwonej Floty Napowietrznej" i „Ochotnicza Flota Napowietrzna".

Myśl jednak o powstaniu stowarzyszeń lotniczych zrodziła się w łonie kupców i przemysłowców rosyjskich. Bolszewicy tę ideję tylko poparli. Praca została zakrojona na szeroką skalę, o czem świadczy szybko rozwijająca się literatura lotnicza.

Jak widzimy, bolszewicy pracują umiejętnie i planowo. Maluczko, a dzięki bierności społeczeństwa polskiego, nietylko zachód, ale nawet i wschód daleko nas wyprzedzi. Bolszewicy i monarchiści coraz częściej podają sobie ręce. Prawda, że wiele porachunków politycznych i społecznych dzieli monarchistów i bolszewików, jest jednak sprawa ogólna, która ich wszystkich łączy razem: to straszna nienawiść do Polski i żądza odwetu. Bolszewicy nie mogą zapomnieć i chyba nigdy nie zapomną, że Polska stanęła im w 1920 r. na drodze i uratowała Europę Zachodnią od raju bolszewickiego, a monarchiści nie mogą strawić i przeboleć przyłączenia do Polski części Białorusi, którą oni uważali i uważają za kraj odwiecznie rosyjski. To ich jednoczy razem i pcha do wspólnej pracy. To też uruchomili przy pomocy niemców liczne fabryki i warsztaty lotnicze. Jeżeli teraz czy w niedalekiej przyszłości wybuchnie wojna z Rosją, to już nie będzie to wojna dzika, jak w 1919/20 roku, lecz bezwarunkowo oprze się o lotnictwo i gazy trujące.

O tej perespektywie każdy obywatel polski pamiętać powinien i mieć ją stale przed oczami.

Tak będzie wyglądać walka na Wschodzie. Na Zachodzie zaś pod względem technicznym będzie jeszcze trudniejsza i wymagać od nas będzie wielkiego napięcia umysłowego, niezmordowanej pracy i dużych ofiar materjalnych.

Co się tyczy gazów trujących, które całkowicie zależą od przemysłu chemicznego, to pod tym względem Rosję i Niemcy należy rozpatrywać razem, albowiem po tajnym traktacie berlińskim, który został zawarty 3 kwietnia 1926 r. oraz jawnym traktacie rapalskim, który zawarto 15 kwietnia tegoż roku, Rosja i Niemcy pracują wspólnie.

Nim jednak przejdę do przemysłu chemicznego i gazów trujących w Niemczech, muszę zwrócić uwagę i na to, że Niemcy nas przewyższają i liczbą. Mianowicie liczą oni obecnie prawie 60 miljonów mieszkańców czyli na 100 polaków wypada po 220 niemców. Przy jednakowym stanie oświaty, przemysłu i bogactwa liczba odgrywa rolę zasadniczą. Jeżeli zaś państwo o większej liczkie mieszkańców przewyższa jeszcze mniej liczebny naród także pod względem umysłowym, technicznym, przemysłowym i bogactwa, to przewaga jest tem silniejsza. Polska tylko razem z Fracją nieco przewyższa Niemcy ilością mieszkańców.

Przemysł chemiczny powstał właściwie we Francji, Anglji i Rosji jednocześnie, gdzie położyli podstawy nowoczesnej chemji uczeni takiej miary jak Lavoisier, Gay-Lussac, Le Blanc, Faraday, Mansfield, Łomonosow i Zinin. Lecz praktyka życiowa wykazuje, że nie wystarcza mieć wielkich uczonych, trzeba jeszcze umieć zrozumieć ich wielkie zamiary i trzeba również umieć wykorzystać ich wielkie idee twórcze. Prawie wszystkich twórców przemysłu chemicznego los prześladował okrutnie i zgotował im śmierć męczeńską.

Lavoisier podczas terroru został uwięziony, a dowiedziawszy się, że będzie ścięty, prosił o zwłokę, aby mógł zakończyć rozpoczętą pracę, która może wzbogacić Francję. Fouqier-Tinville odpowiedział:

„Rzeczpospolita Francuska nie potrzebuje chemików, a bieg sprawiedliwości nie może być wstrzymany".

Lavoisier został ścięty 8 maja 1794 roku. Jeden z jego biografów powiedział:

„Jedna minuta wystarczyła, aby ściąć tę głowę, ale przejdą wieki, a druga taka głowa nie narodzi się".

Le Blanc, wynalazca technicznej metody otrzymywania sody, został całkiem zapomniany i umarł z głodu. Na jego wynalazku z początku anglicy, a potem niemcy zarobili miljardy.

Faraday opracował metodę otrzymywania benzolu, który obecnie jest jednym z podstawowych surowców dla wyrobu materjałów wybuchowych.

Mansfield wynalazek Farady'a udoskonalił i założył pierwszą fabrykę w świecie dla produkcji benzolu, lecz podczas jej pożaru spalił się razem z nią.

Zinin, wynalazca technicznego sposobu fabrykacji aniliny, umarł z nędzy. Zresztą los prawie wszystkich wielkich wynalazców był jednakowy: praca, zapomnienie, nędza i śmierć, a sława po śmierci.

Przykłady te świadczą, że ogół ocenić ani nawet zrozumieć nie potrafi pracy genjuszów swoich i wielkie ich wysiłki marnują przez swą głupotę i ciasnotę umysłową. Tylko niemcy zrozumieli doniosłe znaczenie gospodarcze nowych wynalazków chemicznych, dali gościnny przytułek obcym pomysłom i cudze przeważnie idee wcielili w czyn, dzięki temu osiągnęli potęgę przemysłu chemicznego, która dziś jeszcze pomimo przegranej wojny cięży nad światem całym.

Długą i wytrwałą walkę chemicznego przemysłu niemieckiego oraz znaczenie jego dla celów wojennych doskonale ujął wspomniany przezemnie w rozdziale czwartym major Lefebre w książce swej „Zagadka Renu" [1]). On w liczbach wykazuje olbrzymią przewagę chemicznego przemysłu niemieckiego nad całym światem.

Oto są dane, dotyczące produkcji sztucznych barwników w kilku krajach:

Tablica ta pokazuje, że Niemcy przed wojną wyrabiały barwników prawie 5 razy więcej, niż wszystkie inne kraje razem wzięte (83%), a wziąwszy pod uwagę, że wszystkie fabryki amerykańskie i większość szwajcarskich były w rękach niemieckich, dochodzimy do wniosku, że produkcja niemiecka barwników w 1913 roku sięgała do 90%.

Niemcy w 1913 roku wyrabiały 135.000 tonn barwników, a ponieważ same zużywały tylko 20.000, przeto 115.000 tonn wywoziły do krajów obcych. Po wojnie ten stosunek mocno się zmienił. Jakkolwiek w 1918 roku wyrób barwników w Niemczech nie zmniejszył się, natomiast w innych krajach bardzo zwiększył się: we Francji prawie trzy razy, w Anglji sześć razy z górą, w Stanach Zjednoczonych 9 razy i wystarcza już własnym zapotrzebowaniom. W 1918 roku wyrób barwników niemieckich stanowi już tylko 60% ogólnego wyrobu, zamiast 83%, jak to było w 1913 roku. Wojna światowa obudziła Francję, Anglję i Stany Zjednoczone i pobudziła je do pracy nad samowystarczalnością, a co się raz obudziło, to się nie da znowu uśpić.

Wreszcie jak to wskazywałem w rozdziale czwartym, gdzie przytoczyłem dane z dr. Harkerem, Niemcy przerabiały i przerabiają coraz więcej azotu atmosferycznego na produkty, konieczne do otrzymywania nawozów sztucznych, materjałów wybuchowych i gazów trujących.

---

1) „The Riddle of the Rhine". London, 1921 r.



NOWE DZIEŁO L.O.P.P.

Instytut i Muzeum Konstrukcyj Lotniczych.

Zarząd Główny L.O.P.P. postanowił w r. 1926 program budowy lotnisk zakrojony na wielką miarę. Niestety, rozwój L.O.P.P. nie poszedł tak żywiowo naprzód ażeby zapewnić wykonanie całego programu w krótkim stanowczo czasie. Dlatego nie jest słusznem stanowisko tych, którzy twierdzą, że należy najsamprzód skończyć jedno, a potem przystąpić do czegoś innego. Potrzeby lotnictwa są olbrzymie i wszechstronne i nie mogą czekać. Błędem byłoby 100% zaspokojenie jednej tylko potrzeby, a zupełne nieuwzględnienie innych. Tembardziej, że są dziedziny lotnictwa wymające lat całych wytężonej pracy nim dadzą wyniki pozytywne, a do nich należy sprawa twórczości technicznej i kształcenie fachowców, podczas gdy w razie pilnej potrzeby np. (wojny) lotniska i hangary, mogą powstawać w ciągu kilku tygodni, wysiłkiem odpowiedniego kapitału i postawieniem do pracy wielkiej ilości ludzi.

W dziedzinie twórczości technicznej jesteśmy wobec zachodu szczególnie zaniedbani i musimy starać się tę rzecz jaknajprędzej poprawić.

Dlatego to, Zarząd Główny L.O.P.P. nie boi się pewnej rewizji programu L.O.P.P. w duchu zaspokojenia najpilniejszych potrzeb, jakie idące naprzód życie wysuwa i dlatego postanowił podjąć się nowego wysiłku, jaki jest połączony z ufundowaniem nowego Instytutu i Muzeum Konstrukcyj Lotniczych.

W razie zainteresowania projektu budowy Instytutu Aerodynamicznego przez zebranie ogólne L.O.P.P. główny ciężar urzeczywistnienia tej inicjatywy spadnie oczywiście na Zarząd Główny.

Jednakże, ponieważ jest to instytucja o charakterze ogólno-państwowym, Zarząd Główny L.O.P.P. zwraca się do Komitetów Wojewódzkich, w pierwszym zaś rzędzie do Komitetów na terenie Województwa Warszawskiego, z prośbą aby przy układaniu budżetu na rok 1929 w dziale twórczości technicznej zechciały się liczyć z przeznaczeniem odpowiedniej sumy na przyczynienie się do ufundowania tej nowej placówki.

Zarząd Główny L.O.P.P. powziął nową wielką inicjatywę w sprawie ufundowania Instytutu i Muzeum Konstrukcyj Lotniczych.

Nowa ta placówka, pracy technicznej, pracująca równolegle z Instytutem Aerodynamicznym, będzie mieć na celu budowę prototypów, w atmosferze spokojnej pracy naukowej.

Zakład ten obejmuje:

1. Biuro, mające na celu, opracowanie projektów i wyzyskanie dat zdobytych doświadczeniem w Zakładzie.

2. Dział warsztatowy odpowiednio wyposażony, ma na celu budowanie elementów i nowych zespołów konstrukcyjnych.

3. Muzeum konstrukcyj lotniczych na wzór istniejącego we Francji, obejmie zbiory:

a) Zbiór elementów i zespołów konstrukcyjnych wszystkich ciekawszych typów samolotów, tak, aby konstruktor mógł łatwo zobaczyć wszystko co zrobiono w pewnym kierunku, chwilowo go interesującym.

b) Zbiór rysunków ważniejszych konstrukcyj lotniczych. Ta bibljoteka dokumentacyj konstrukcyj lotniczych, będzie doskonałem uzupełnieniem działu *a*.

c) Zbiór dat statystycznych dotyczących konstrukcyj lotniczych w Polsce i zagranicą.

Nie ulega wątpliwości, że Muzeum to odda nieocenione usługi technikom i konstruktorom naszym.

Lotnictwo, jako najmłodsza gałąź techniki, musi się o wiele bardziej opierać o empirję, aniżeli inne jej dziedziny. Podczas gdy np. w budowie mostów czy maszyn parowych i t. p. przewidywania i obliczenia konstruktora ustalone w projekcie, rzeczywistość potwierdza z zupełnie wystarczającą dla praktyki dokładnością, a to głównie dzięki dużej rutynie, tysiącom doświadczeń i danym teoretycznym opartym na mocnych fundamentach, w lotnictwie sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej.

Dziś żaden konstruktor nie jest w stanie zbudować płatowca, mając do dyspozycji tylko deskę i papier, tak, aby odpowiadał on w zupełności stawianym a priori wymaganiom. Dowodem tego są największe choćby wytwórnie zachodnie: n. p. Breguet pracuje od lat kilkunastu, a dał dotychczas zaledwie dwa naprawdę udałe typy XIV i XIX, przy całym mnóstwie typów i prób nieudałych. Podobnie Junkers czy Farman, Fokker, Bleriot, Bristol i t. d. A przecież w każdej z tych dużych wytwórni pracują zespoły kilkudziesięciu a nawet kilkuset (Junkers) inżynierów.

Jedyną drogę prowadzącą do celu, t. j. do otrzymania nowych typów nie gorszych od zachodnich, jest praca konstrukcyjna poparta o równoległe studja warsztatowe i laboratoryjne, oparta o empirę.

Nasz przemysł dziś częściowo do tej pracy stanął, ale pominąwszy małe środki jakimi w tym celu dysponuje i zupełne nieskoordynowanie wysiłków nawet na terenie jednej wytwórni, przemysł będąc w ciężkiem położeniu finansowem, ma na pierwszym planie takie prace, któreby mu mogły w jak najkrótszym czasie dać jaknajwiększe zamówienie.

ESKADRA PROPAGANDOWA LUB. KOM. WOJEWÓDZKIEGO L.O.P.P.



Fot L. Hartwig — Lublin.

Eskadra Propagandowa Lub. Kom. Wojew. L.O.P.P. składa się obecnie z 4-ch płatowców. 3 z nich widzimy na powyższym zdjęciu od lewej ku prawej stoją: Potez VIII, Hanriot oraz awjonetka P.W.S. 3 „Prezydent Ignacy Mościcki" ufundowana ze składek młodzieży szkolnej Kuratorjum Lubelskiego. Na fotografji brak czwartego samolotu wodnopłatowca „Amfibia". Przy „Hanriocie" stoją współpracownicy Komitetu z prezesem D-rem Stanisławem Bryłą i ppłk. W. Rudnickim szefem propagandy na czele.

Te warunki nie pozwalają na równą, spokojną pracę twórczą.

To też stworzenie placówki w postaci warsztatu doświadczalnego, gdzie praca tego rodzaju będzie mogła się odbywać, ma pierwszorzędne znaczenie dla państwa. Pracując bez pośpiechu, przy pomocy skoordynowanej i zmierzającej do jednego celu pracy zespołu zgranych ludzi, placówka ta musi osiągnąć wyniki pozytywne. Osiągnąwszy dobry typ konstrukcji lotniczej, nie zajmowałaby się już seryjną jego budową, przekazujac to właściwemu przemysłowi lotniczemu. Jak owocnem jest tego rodzaju postawienie sprawy widzimy to u Czechów którzy dzięki temu znajdują się dziś w pierwszym szeregu państw o wybitnej twórczości lotniczej. Tego rodzaju warsztat doświadczalny odgrywa więc podobną rolę w dziedzinię konstrukcji lotniczej, jak Instytut Aerodynamiczny w dziedzinie aerodynamiki.

Placówka ta spełniać będzie dwa zadania: będzie kuźnią nowych konstrukcyj dla naszego przemysłu i zakładem naukowym umożliwiającym pracę twórczą profesorom i studentom Politechniki Warszawskiej.

„LOT POLSKI".

Nr. 8/59/ za sierpień „Lotu Polskiego" rozpoczyna nader interesujący, dyskusyjny, artykuł mec. Kaftala, rozpatrujący wyprawę „Italji" z puntu widzenia momalności i prawa.

Obok obficie ilustrowanego, obszernego sprawozdania z XI-go Salonu Lotniczego w Paryżu, znajdujemy artykuł w języku francuskim p. t. Souverainetè et Aeronautique", opublikowany z okazji XXXV-tego Kongresu Tow. Prawa Międzynarodowego (Internationale Law Association) w Warszawie, który reakcja we wstępie również w języku francuskim wita w pięknych słowach, ze względu na znaczenie tego Towarzystwa, zajmującego się także prawem lotniczem, dla rozwoju lotnictwa.

W pozostałych pracach zwraca na siebie uwagę artykuł inż. Arnda, omawiający sprawę pierwowzorów (prototypów), oraz bogate, jak zwykłe działy: gazowy i techniczny.

KOLEJĄ CZY SAMOLOTEM.

Pomimo tego, iż statystyki żeglugi powietrznej wykazują pełne bezpieczeństwo i chociaż z miesiąca na miesiąc wzrasta frekwencja pasażerska na linjach powietrznych, to jednak stwierdzić trzeba, że *ogół nasz* ciągle *odnosi się do samolotu,* który niewątpliwie jest idealnym środkiem lokomocji, *z uprzedzeniem.*

Często na zadawane pytania, dlaczego ktoś nie posługuje się komunikacją powietrzną, otrzymuje odpowiedź, że *odstrasza go obawa przed chorobą morską, zawrotami głowy,* no i wreszcie nieszczęśliwemi wypadkami.

Podobne zastrzeżenia, są jedynie dowodem, że publiczność nasza bardzo mało interesuje się lotnictwem, skutkiem czego obawy jej polegają na niezrozumieniu.

Zastanówmy się przedewszystkiem nad kwestją bezpieczeństwa:

Ogół przyzwyczaił się zawierzać swoje życie kolejom. Uprzytomnijmy sobie na ile niebezpieczeństw narażony jest pociąg pędzący z szybkością 60—80 klm. na godzinę. Ile to zwrotnic czy semaforów fałszywie nastawionych, uszkodzeń torów, mostów, tuneli może spowodować na każdym kroku katastrofę. Przypomnijmy sobie od jak licznego personelu kolejowego zależne jest zdrowie i życie pasażera. A mimo tego uważamy za naturalne—spokojnie spać i jeść w wagonach kolejowych.

Porównajmy teraz z kolejnictwem samolot. Wzbija się on w powietrze po gruntownie przeprowadzonej próbie silnika, po ścisłem sprawdzeniu czy wszystkie wiązania są w należytym porządku. Kontrolę wykonuje personel towarzystw lotniczych i specjalnego międzynarodowego Biura Veritas. Samolot leci po szlaku wolnym od wybojów i zakrętów, znajdując uprzednio dokładnie — z meldunków meteorologicznych, nadchodzących przed każdy startem płatowca—warunki atmosferyczne, w jakich będzie przebiegał swój szlak. Cóż zatem może się stać w powietrzu? Defekt silnika. Słuszna to uwaga, jednak nie można zapominać, że silnik bynajmniej nie jest synonimem katastrofy. W wypadku zaprzestania pracy motoru bowiem, pilot ma możność wyszukania dogodnego miejsca do lądowania, podkreślić przytem należy, że *terenów do lądowania w całej Polsce jest bardzo dużo* i że cała nasza ojczyzna, dzięki wyjątkowo korzystnym warunkom terenowym, nosi zasłużone miano centralnego lotniska Europy. Konsekwencję zatem defektu silnika—tego „najgroźniejszego niebezpieczeństwa" może być zwykle albo przedłużenie czasu podróży, albo też w wypadku, gdy uszkodzenia silnika nie da się usunąć na miejscu, konieczność dokończenia podróży koleja. Dodać należy, że w myśl § 63rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca r.b. o prawie lotniczem, na towarzystwach komunikacji powietrznej w wypadku przerwy podróży ciąży obowiązek zwrotu kosztów przejazdu od miejsca lądowania samolotu do najbliższego miejsca, z którego pasażer może podjąć dalszą podróż.

Teraz kwestja choroby morskiej wzgl. powietrznej:

Odporność organizmów jest zupełnie indywidualną, jednak stwierdzić się musi, że, ogólnie biorąc, organizm ludzki jest bezwarunkowo bardziej odporny na chorobę powietrzną niż na chorobę morską oraz, iż *choroba powietrzna ma o wiele łagodniejszy przebieg, niż choroba na morzu.* Wreszcie nie można zapominać, że z jednej strony osoby wrażliwe nie są wolne od choroby nawet przy podróży kolejowej, z drugiej zaś, że istnieją środki uodparniające organizm przeciw chorobie. *Najważniejszą rzeczą jest nie martwić się i nie oczekiwac choroby,* gdyż tem samem pobudza się organizm do zaburzeń.

Powstaje do wyjaśnienia kwestja zawrotów głowy i rzekomego ujemnego wpływu podróży powietrznej na organizm ludzki.

Przedewszystkiem stwierdzić trzeba, że *zwroty głowy są wierutną plotką.* Opieranie się zaś na tej przesłance, iż mając zwroty głowy, skoro patrzy się w dół z balkonu kilkupiętrowej kamienicy, musi się mieć jeszcze bardziej niemiłe uczucie, patrząc z 1000 mtr. czy 2000 mtr. wysokości z okna samolotu, jest pozbawione wszelkiej słuszności. Samolot w powietrzu bowiem oderwany i niemający połączenia z ziemią, daje bez wyjątku wszystkim pasażerom wrażenie, iż podłoga kajuty samolotu jest tem samem oparciem co powierzchnia ziemi, skoro się jest w górach lub na górnych piętrach zabudowań. Dlatego też przy podróży powietrznej niema się ani zawrotów głowy, ani też niemiłego uczucia *„ciągnięcia w dół"*.

Co do wpływu podróży powietrznej na organizm ludzki, to przytoczymy opinję lekarza, który specjalnie tą sprawą się zajmuje, dr. med. Stanisława Karpińskiego (opinja drukowana była na łamach pisma „Nowiny Lekarskie" w Poznaniu):

„Skoro wysokomierz wskazywał 2300 mtr. i szybowaliśmy nad lśniąco białemi szczytami chmur, wyłaniającemi się z pośród falistej powierzchni jakby wzburzonego mleczno-białego morza, zauważyłem na twarzach towarzyszy podróży ożywienie. Sam odczułem radość życia oraz zauważyłem wolniejsze i głębsze wdechy czystego orzeźwiającego chłodnego górskiego powietrza. Zaciekawiony jak sprawia się w tych

warunkach moje serce, które na poziomie ulic Warszawy wykonuje zazwyczaj rytmicznie około 80 skurczów na minutę, położyłem palce na tętnicę szprychową (art. radialis) i ku memu niemałemu zdziwieniu naliczyłem na minutę zaledwie 60 rytmicznych pełnych fal. Przypuszczając, że tak reaguje moje serce, pracujące już od 58 lat, zbadałem puls towarzyszy podróży—wszystkich młodszych—nie wyłączając najmłodszego między nami—22 lat liczącego pilota i stwierdziłem u wszystkich 4 osób taką samą liczbę tętna z nieznacznemi odchyleniami (60—65 uderzeń na minutę) niezależnie od wieku i płci".

Reasumując powyższe wywody, stwierdzić trzeba, że podróże powietrzne są zdrowe, przyjemne i przynajmniej tak samo bezpieczne jak koleją, przyczem nie można zapominać iż są od tych ostatnich wielokrotnie szybsze i, w przeciwieństwie do podróży kolejowych, zupełnie nie męczące.

M.

LOTY PROPAGANDOWE

Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P.

Hrubieszów.

W dalszej akcji propagandowej, prowadzonej niezwykle intensywnie przez Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Lublinie, mającej na celu jaknajwiększe spopularyzowanie lotnictwa i zadań Ligi wśród najszerszych warstw ludności województwa, odbyły się przy niezwykłym zainteresowaniu i cudownej pogodzie loty propagandowe w Hrubieszowie.

W dniu 7 czerwca b. r. przybył do Hrubieszowa znany już z lotów w innych miejscowościach Hanriot, należący do eskadry propagandowej Komitetu Wojew., pilotowany przez p. Szulczewskiego, który wylądował w godzinach porannych na lądowisku specjalnie przygotowanym przez Komitet Powiatowy w Hrubieszowie w pobliżu miasta.

W godzinach popołudniowych po skończonej procesji Bożego Ciała lotnisko zaroiło się barwnym tłumem mieszkańców Hrubieszowa i okolic, oczekującej z niecierpliwością rozpoczęcia imprezy.

Wśród obecnych na lotnisku znajdowały się w komplecie organizacje przysposobienia wojskowego, Gniazdo sokole hrubieszowskie, oraz młodzież szkolna.

Z ramienia Komitetu Wojew. na lotach byli obecni szef propagandy płk. Witold Rudnicki i p. Zygmunt Radomski.

Ogółem odbyło się 21 lotów pasażerskich, które wywołały ogólne zainteresowanie wśród widzów.

W dniu następnym w godzinach przedpołudniowych odbył się na lotnisku specjalny wykład dla młodzieży szkolnej, którego celem było zaznajomienie zebranych z najnowszymi zdobyczami w dziedzinie lotnictwa, pracami i organizacją L.O.P.P., a następnie założenie Kół lotniczych młodzieży.

Szczególne zainteresowanie wykazali uczniowie Szkoły Rzemieślniczej w Hrubieszowie, zadając szereg pytań, dotyczących dziedziny lotnictwa.

Wykład wygłosił p. Radomski, poczem objaśnień technicznych udzielał p. Szulczewski, jednocześnie dzięki poparciu prof. inż. Janiszewskiego zostało zorganizowane Koło Lotnicze młodzieży, którego opiekunem został p. inż. Janiszewski. Po skończonym wykładzie uczeń Lenart w imieniu obecnych na lotnisku kolegów, wygłosił przemówienie, dziękując za przybycie do Hrubieszowa i przyrzekając usilną pracę dla lotnictwa.

Na zakończenie młodzież wzniosła szereg entuzjastycznych okrzyków na cześć lotnictwa polskiego, L.O.P.P. i przybyłych do Hrubieszowa jej przedstawicieli.

W sobotę, dnia 9 czerwca b. r. samolot wystartował do Dubienki, gdzie przybyłych pp. Radomskiego i Szulczewskiego niezwykle serdecznie powitali przedstawiciele Koła L.O.P.P. z p. Juljanem Ziembińskim, jako prezesem na czele, oraz okoliczne ziemiaństwo.

Dubienka.

W dniu 9 czerwca b.r. ekspedycja propagandowa Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. bawiła w Dubience. Przybyłych na lotnisko pod miasteczkiem przedstawicieli L.O.P.P. pp. Szulczewskiego i Z. Radomskiego powitali członkowie Koła L.O.P.P. z p. J. Ziembińskim na czele, oraz ludnośc okoliczna i przybyli specjalnie na imprezy L.O.P.P. pp. Suchodolscy ze Starosiela, Dyr. Donimirscy i pp. Korwin-Szymanowscy z Maziarni. W niedzielę, dnia 10 czerwca b. r., po nabożeństwie tłumy publiczności zaległy lotnisko.

Do zebranych przemówił p. Z. Radomski, uświadamiając ich o znaczeniu lotnictwa w czasie wojny i pokoju. Słuchacze entuzjastycznie przyjęli przemówienie nagradzając mówcę hucznemi oklaskami.

Po skończonem przemówieniu rozpoczęły się loty propagandowe, przyczem pasażerami byli przedstawiciele wszystkich niemal warstw społeczeństwa. Ogółem odbyło się 16 lotów.

Z PROPAGANDOWEJ WĘDRÓWKI



Fot. p. Jan Suchodolski.

W bieżącym sezonie letnim samoloty Lub. Kom. Woj. L.O.P.P. wykonały z górą 450 lotów pasażerskich w różnych miejscowościach województwa lubelskiego. Na zdjęciu powyższem p.p. red. Zygmunt Radomski i pilot Władysław Szulczewski oraz ich nieodłączny towarzysz w propagandowej wędrówce „Hanriot" należący do eskadry Komitetu podczas pobytu w Dubience pow. Hrubieszowskiego.

Włodawa.

W dniu 17 czerwca b. r. odbyły się we Włodawie loty propagandowe, urządzone przez Lub. Komitet Woj. L. O. P. P., z ramienia którego wyjechali do Włodawy pp. Radomski i Szulczewski.

Na urządzonym i wykończonym jeszcze w roku ubiegłym lądowisku nad Bugiem zebrała się ludność miasteczka, obserwując z zainteresowaniem zrywającego się raz po raz do lotu Poteza, należącego do eskadry propagandowej Komitetu Wojewódzkiego. Z lotów pasażerskich skorzystali ci, którym los pozwolił wygrać prawo jazdy na urządzonej loterji.

Na lotnisku z ramienia Komitetu Pow. L. O. P. P. we Włodawie obecni byli p. Starosta Adlöff, Prezes Komitetu oraz pp. Edwardostwo Barczowie, którzy nie szczędzili wysiłków, aby urządzana impreza wypadła jaknajlepiej. W godzinach wieczorowych przedstawiciele Komitetu byli serdecznie przyjmowani w gościnnym domu Drostwa Dąbrowskich w Sanatorjum Kolejowym we Włodawie. W dniu następnym w godzinach porannych Potez powrócił do Lublina.

Wilkołaz.

W dniu 24 czerwca b.r. we wsi Wilkołaz pow. janowskiego przypadał wielki doroczny odpust, na który w pokaźnej liczbie ściągnęła rzesza wiernych z okolicznych wsi i miasteczek. Wykorzystując ten dzień Lub. Kom. Woj. L.O.P.P. zorganizował w Wilkołazie loty propagandowe, które przyciągnęły na lotnisko niezliczone tłumy ludności. Do Wilkołaza wyleciały dwa samoloty należące do eskadry propagandowej Komitetu, Potez VIII i Hanriot pilotowane przez p.p. Szulczewskiego i st. sierż. Radę. Z ramienia Komitetu Woj. w lotach propagandowych wzięli udział Szef. Propagandy płk. Rudnicki, oraz p. Zygmunt Radomski.

W godz. popoł. po skończonych uroczystościach kościelnych lotnisko zapełniło się tłumami przybyłych. Niezwykłem powodzeniem cieszyła się loterja, której wygrane uprawniały do lotu pasażerskiego. Obydwa samoloty pracując na zmianę wykonały ogółem 16 lotów, przyczem pierwszymi pasażerami byli ks. kanonik Dębowski z Wilkołaza i ks. Andrzejewski z Zakrzówka. Należy z całem uznaniem podnieść wielką zasługę p. Kleniew-

skiego dzierżawcy maj. Wilkołaz Górny, który udzielił wszelkiej pomocy w urządzeniu lotów, a jednocześnie zezwolił na urządzenie lotniska na terenach folwarcznych. Pozatem dużą energię wykazał Zarząd Koła Gminnego L.O.P.P. w Wilkołazie z sekretarzem gminy Wilkołaz na czele, organizując na lotnisku imprezę dochodową, przyczem sprowadzona orkiestra urozmaicała uroczystość. Czysty dochód osiągnięty z doskonale urządzonej imprezy zasilił fundusz L.O.P.P. W godz. wieczorowych obydwa samoloty powróciły do Lublina owacyjnie żegnane przez zgromadzonych na lotnisku mieszkańców.

Łęczna.

W dniu 29 czerwca b.r. odbyły się w Łęcznie pow. lubartowskiego loty propagandowe urządzone staraniem Lub. Komitetu Wojew. L.O.P.P. Celem przeprowadzenia imprezy na miejscu wyleciał z Lublina p. Z. Radomski na aparacie pilotowanym przez przez pana Szulczewskiego i należącym do eskadry propagandowej Komitetu Woj.

Samolot wylądował na lotnisku tuż pod miasteczkiem witany serdecznie przez tłumnie zebraną ludność, oraz przedstawicieli miasta z p. burmistrzem Nazarewiczem i Poznańskim na czele.

W godzinach popołudniowych przy dużym zainteresowaniu rozpoczęto loty pasażerskie poprzedzone przemówieniem p. Radomskiego o znaczeniu lotnictwa, obrony przeciwgazowej, oraz celach i zadaniach L.O.P.P. Ogółem odbyło się 18 lotów pasażerskich, przyczem miejsce w kabinie zajmowali kolejno przedstawiciele niemal wszystkich warstw społeczeństwa. W dniu następnym w godzinach porannych aparat wraz ze współpracownikami Komitetu wyleciał do Lublina.

* * *

W dniu 22.VII przypadał w Łęcznej, pow. lubartowskiego doroczny odpust, który corocznie gromadzi tłumy wiernych przybywających z najdalszych nawet zakątków powiatu. Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P.pragnąc wykorzystać dzień ten dla celów propagandy lotniczo-gazowej wśród najszerszych warstw ludności a jednocześnie zdobyć nowych członków, porozumiał się z przedstawicielami miasta i obywatelami Łęcznej dzięki wysoce obywatelskiemu stanowisku, których projektowana impreza przeszła wszelkie oczekiwania.

W niedzielę w godzinach porannych wystartował do Łęcznej samolot należący do oskadry propagandowej Komitetu „Potez VIII", który wykonał nad miasteczkiem szereg efektowych wireży poczem osiadł na przygotowanym uprzednio lotnisku, witany serdecznie przez wszystkich.

W godzinach popołudniowych po skończonem nabożeństwie w kościele, lotnisko zapełniać się poczęło barwnym tłumem ciekawych obejrzenia i wzięcia udziału w lotach propagandowych.

Jednocześnie tuż obok lotniska rozpoczęła się zorganizowana z godną podziwu i uznania energją przez p. Poznańskiego, zabawa ludowa z szeregiem budzących ogólne zainteresowanie atrakcyj.

Przy cudownej pogodzie i dźwiękach orkiestry zozpoczęły się loty propagandowe a jednocześnie zabawa i loterja fantowa z szeregiem cennych wygranych fantów ofiarowanych przez społeczeństwo i obywateli Łęcznej.

Raz poraz Potez zrywał się do lotu unosząc się do lotu coraz to nowego pasażera. Loty trwały aż do zmroku, poczem na specjalnie wybudowanej sali rozpoczęły się tańce, które w pełnym pogody nastroju przeciągnęły się do późnego wieczora.

Czysty dochód z całej tej imprezy poważnie zasił fundusz L.O.P.P. Z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. obecny był w Łęcznej p. Zygmunt Radomski oraz pilot p. Szulczewski niezwykle serdecznie i gościnnie podejmowany przez przedstawicieli miasta i władz administracyjnych.

Należy na tym miejscu wyrazić najwyższe uznanie przedewszystkiem p. Nazarewiczowi burmistrzowi Łęcznej, który dzięki niezmordowanej i pełnej poświęcenia pracy, potrafił pobudzić drzemiące dotychczas miasto do pracy społecznej oraz wspomnianemu już p. Poznańskiemu, który nie szczędził wysiłków i energji czuwając nad całością tej niezwykle udanej imprezy.

W czasie lotów i zabawy świetnie utrzymywała porządek policja i Straż Pożarna, za co należy się specjalne podziękowanie p. Komendantowi Dobrzańskiemu i Naczelnikowi Straży.

Dzień ten pozostawił na długo wśród mieszkańców Łęcznej szereg niezatartych wrażeń pobudzając jednocześnie zainteresowanie doniosłymi celami L.O.P.P.

Lubartów.

Wykorzystując duże zgromadzenie ludności jakie miało miejsce z okazji odbywającego się Zjazdu Straży Pożarnych powiatu lubartowskiego oraz spełniając prośbę prezydjum Związku Straży Pożarnych Okręgu Lubartowskiego, Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P. urządził w dniu 8 lipca r.b. loty propagandowe w Lubartowie które cieszyły się ogromnym powodzeniem.

W godzinach porannych na samolocie należącym do eskadry propagandowej Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. typu „Hanriot" wystartowali do Lubartowa p.p. Zygmunt Radomski i pilot Szulczewski, przybywając do Lubartowa w chwili raportu Straży przed władzami Związku.

Samolot po zatoczeniu szeregu efektownych wiraży nad szeregami strażackiemi i okrążeniu miasta osiadł na przygotowanym lotni-

sku w pobliżu wybudowanych trybun sędziowskich, na tym samym placu bowiem odbywać się miały zawody drużyn strażackich.

W godzinach popołudniowych po ukończonych zawodach rozpoczęły się z niecierpliwością oczekiwane przez wszystkich loty pasażerskie, które trwały aż do zachodu słońca.

Na lotach był obecny Szef Propagandy płk. Rudnicki serdecznie wraz z towarzyszącemi mu współpracownikami podejmowany przez prezydjum Związku Straży Pożarnych.

Kazimierz.

W dniach 4 i 6 sierpnia r. b. Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P. zorganizował w Kazimierzu n/W. szereg imprez pod hasłem Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, celem spopularyzowania zadań L.O.P.P. wśród najszerszych warstw ludności i zasilenia swych funduszów.

W imprezach, które wypadły nadzwyczaj udatnie wzięła tłumny udział okoliczna ludność oraz liczni kuracjusze przebywający na wywczasach w Kazimierzu.

W sobotę, dnia 4 sierpnia b. r. w godzinach popołudniowych nad Kazimierzem ukazały się nadlatujące samoloty, które wylądowały na plaży naprzeciwko miasta. Jednocześnie nadleciał z Lublina wodnopłatowiec Lub. Komitetu Wojew. L.O.P.P. znany wszystkim „Lubliniak", który wywodował na falach Wisły. Na imprezę przybyło do Kazimierza razem siedem samolotów w czem 5 z Ofic. Szkoły Lotn. z Dęblina. Przy dźwiękach orkiestry 10 p. p. z Dęblina rozpoczęły się loty propagandowe, które trwały aż do zmroku.

Wieczorem w sali Rzemiosł Budowlanych w Kazimierzu odbył się dancing lotniczy, na którym bawiono się ochoczo, aż do rana.

W niedzielę, dnia 5 sierpnia b. r. została otwarta w Kazimierzu w jednej z sal Szkoły Rzemiosł wystawa lotnicza i przeciwgazowa, którą zwiedzały liczne rzesze publiczności, szereg eksponatów wystawy, a szczególniej dział obrony przeciwgazowej budziły niezwykłe zainteresowanie. Szczegółowych objaśnień zwiedzającym udzielali obecni w Kazimierzu z ramienia Komitetu Woj. L.O.P.P. płk. Rudnicki i p. Z. Radomski.

W godzinach popołudniowych rozpoczęły się w dalszym ciągu loty propagandowe, a jednocześnie o godz. 5-ej popołudniu na Zamku zabawa ludowa, połączona z szeregiem atrakcji.

Ze względu na niepewną pogodę projektowane na zabawie przedstawienie kinematograficzne odbyło się wieczorem przy zapełnionej szczelnie sali w Szkole Rzemiosł. Wyświetlany był film propagandowy pod tytułem: „Nie wytrują nas wrogowie" oraz komedja lotnicza „Amfibja". W imprezie prócz eskadry propagandowej L.O.P.P. wzięła udział



P. WŁADYSŁAW SZULCZEWSKI
pilot Lub. Komitetu Wojew. L.O.P.P.
(Drzeworyt K. Pieniążka).

propagandowa ekspedycja samochodowa sprowadzona specjalnie do Kazimierza.

Ogółem odbyło się w Kazimierzu 62 loty pasażerskie.

Czysty dochód z imprez pokaźną sumą zasilił fundusze L.O.P.P., przysparzając jednocześnie powołanemu do życia w Kazimierzu Kołu Miejscowemu L.O.P.P. spory zastęp członków.

Nowe książki i wydawnictwa lotnicze.

Ukazała się wyczerpana od dłuższego czasu książka kpt. T. Kalusińskiego p. t. „Zarys chemji dymów i gazów bojowych".

Książka ta napisana przez specjalistę bardzo dostępnie tak dla wojska jak i ludności cywilnej, daje w zarysie cały obraz walki chemicznej oraz obrony przeciwgazowej.

Ze względu na przystępne ujęcie tematu, jak również i niską cenę, książka ta zdobyła sobie bardzo szeroką popularność.

O wartości wyżej wymienionej świadczy szybkie wyczerpanie się jej pierwszego nakładu, oraz stale napływające zapotrzebowania.

Cena za egzemplarz wynosi zł. 2 — przy zamówieniach ponad 10 egzemplarzy—G.K.W. porta nie dolicza.

Kronika Wojewódzka.

Nowa okładka. Redakcja „Steru“ pozyskała do swego składu jako współpracownika utalentowanego malarza p. K. Pieniążka który wykonał w drzeworycie okładkę do niniejszego numeru „Steru“. Drzeworyty p. K. Pieniążka mają już ustaloną renomę i cieszą się dużym uznaniem wśród znawców tego rodzaju sztuki, to też niewątpliwie znajdą licznych zwolenników talentu młodego artysty i wśród czytelników naszego miesięcznika.

Budowa lotniska pod Zamościem. Po ukończeniu prac przygotowawczych w których czynny udział przyjął p. starosta zamojski pułk. Pryziński, Lub. Komitet Wojewódzki przystąpił do rozpoczęcia robót na zakupionym terenie pod Zamościem, gdzie rozbudowane zostanie lotnisko dla celów wojskowych i cywilnych.

W dniu 18 sierpnia bawili w tej sprawie w Zamościu prezes Komitetu Dr. Stanisław Bryła i p. Zygmunt Radomski, którzy odbyli z p. pułk. Pryzińskim konferencję dotyczącą prac na najbliższą przyszłość. Na konferencji p. pułk. Pryziński jako prezes Komitetu Rozbudowy Lotniska przedstawił swoje plany dotyczące prac w terenie, zgodnie z którymi jeszcze w roku bieżącym zostanie zakończona niwelacja terenu, budowa drogi dojazdowej do lotniska oraz zostaną założone kable podziemne do oświetlenia elektrycznego.

P. pułk. Pryziński zdołał zapewnić sobie pomoc samorządów które na cele budowy lotniska przyznały pewne subsydja w gotówce lub też natury.

W dniu 4 b.m. bawiła w Zamościu specjalna Komisja z ramienia Ministerstwa Spraw Wojskowych i Zarządu Głównego, która ustaliła plany rozbudowy lotniska. Obecnie prowadzone prace znajdują się pod stałą opieką p. pułk. Pryzińskiego który nie szczędzi wysiłków i trudów, tak, że Zamość już wkrótce posiadać będzie jedno z najlepszych lotnisk w Polsce.

Lotnicy rumuńscy w województwie lubelskim. W dniu 16 czerwca b. r. na terenie wsi Krzeszów nad Sanem w godzinach popołudniowych wylądował samolot, należący do armji rumuńskiej typu Potez XV, którym lecieli oficerowie armji rumuńskiej kpt. pilot Kamiński i por. pilot Franciszek Szwarc.

Lotnicy po wylądowaniu, w drodze telefonicznej zwrócili się do Lublina z prośba o udzielenie im pomocy. Trasa lotu przewidywała podróż z Bukaresztu przez Lwów—Dęblin—Warszawę do Poznania. Na skutek prośby lotników Lub. Komitet Wojew. L. O. P. P. w pół godziny po otrzymaniu telefonogramu delegował do Krzeszowa samolot, należący do eskadry propagandowej Komitetu, pilotowany przez p. Szulczewskiego. W godzinach wieczorowych do Lublina przybył por. Franciszek Szwarc, bowiem kpt. Kamiński udał się do Warszawy koleją. Por. Szwarc był gościem Komitetu Woj. L. O. P. P. w ciągu niedzieli 17 ub. m., poczem udał się do Poznania.

Należy zaznaczyć, że jest to już drugi wypadek udzielenia pomocy lotnikom zagranicznym przez Lub. Komitet Woj. L. O. P. P. Po raz pierwszy bowiem pomoc taka udzielona została samolotowi czesko - słowackiemu, który w roku ubiegłym wylądował pod Hrubieszowem.

Ekspedycja Samochodowa L. O. P. P. na terenie Województwa Lubelskiego.

Zgodnie z opracowanym przez Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P. programem pracy propagandowej na terenie województwa w dniu 5 lipca r. b. przybyła do Lublina propagandowa ekspedycja samochodowa L.O.P.P. składająca się z samochodu 12 to kołowego „Renault“ wyposażonego w aparat kinematograficzny, filmy propagandowe, aparat radjo i t. p. W skład personelu ekspedycji wchodzi prelegent i mechanik, którzy kierują ekspedycją.

Samochód po przybyciu do Lublina zatrzymał się w naszem mieście na jeden dzień, przyczem na Placu Litewskim w godzinach wieczorowych, został zorganizowany pokaz lotniczy przy współudziale eskadry propagandowej Komitetu, która nad miastem wykonała szereg efektownych ewolucji. Jednocześnie na Placu Litewskim została wygłoszona prelekcja o celach i zadaniach L.O.P.P., której wysłuchały tłumy zebranej publiczności. Następnie wyświetlone zostały filmy propagandowe.

W dniu następnym samochód udał się na teren województwa, odwiedzając w pierwszym etapie Kamionkę w powiecie lubartowskim a następnie Parczew, Radzyń, Adamów i Kock w powiecie łukowskim. Wszędzie ekspedycja przyjmowana była niezwykle serdecznie przez ludność, która wzięła niezwykle liczny udział w organizowanych imprezach, wykazując duże zainteresowanie celami L.O.P.P. co uwydatniło się w licznych zgłoszeniach na członków Ligi.

Specjalne uznanie na tym miejscu należy wyrazić władzom administracyjnym i samorządowym we wszystkich wyżej wymienionych miejscowościach, które udzieliły ekspedycji jak najdalej idącego poparcia, przyczyniając się w ten sposób w znacznej mierze do rozwoju prac L.O.P.P. na prowincji.

U nas i zagranicą.

POLSKA.

Polscy piloci na zawodach francuskich. W wyniku zlotu gwiaździstego do Vincennes (Francja), w którym wzięli udział asi niemal wszystkich państw Europy, mjr. Makowski zajął piąte miejsce, zaś mjr. Wieden i płk. Sendorek — szóste i siódme.

Komunikacja powietrzna między stolicą, a polskiem wybrzeżem morskiem. Według dotychczasowego rozkładu lotów, samoloty komunikacyjne kursujące między Gdańskiem a Warszawą, odlatywały z Gdańska o godz. 7.30 z rana. Skutkiem tak wczesnej godziny odlotu i braku wcześniejszego połączenia kolejowego, mieszkańcy polskiego wybrzeża mieli trudności w dostawaniu się na lotnisko we Wrzeszczu, musząc posługiwać się samochodami.

Aby zaradzić tym niedomaganiom, Zarząd Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" z dnia 26 lipca 1928 r. przesunął godzinę odlotu samolotu z Gdańska do Warszawy *z godz. 7.30 na godz. 8.30.* Dzięki tej inowacji mieszkańcy polskiego wybrzeża morskiego, pragnący korzystać z komunikacji powietrznej będą mogli wyjeżdżać z Gdyni pociągiem, odchodzącym o godz. 6.48 rano. Podróż powietrzna do Warszawy trwa około 3 godzin.

Z Warszawy do Gdańska startują samoloty komunikacyjne z lotniska mokotowskiego o godz. 3.30 popoł. Dzięki temu z jednej strony ludzie pracy mogą po zajęciach dostać się w przeciągu trzech godzin nad morze, z drugiej zaś mieszkańcy wybrzeża są zaopatrywani w południowe dzienniki warszawskie wieczorem tego samego dnia.

ARGENTYNA.

Jeszcze jedna konkurencja dla dorożkarzy. Donosiliśmy niedawno o pierwszej niemieckiej dorożce powietrznej. Obecnie mamy to samo do zanotowania w Buenos Ayres. Z innych miast sygnalizują podobne projekty. Kiedyż i w naszej stolicy doczekamy się aerotaksówek?

DANJA.

Regularna komunikacja lotnicza Europa—Ameryka. Systematycznie, bez rozgłosu, przygotowują Duńczycy pierwszą linję transatlantycką. Ich baza lotnicza na Grenlandji już gotowa, a niedługo już odbędzie się pierwszy lot próbny z Kopenhagi przez Grenlandję do Ameryki.

FRANCJA.

Skracanie się podróży morskich. Linje okrętowe nie obawiają się jeszcze, groźnego w przyszłości, spółzawodnictwa komunikacji lotniczej. Przeciwnie, mnożą się przykłady zgodnej spółpracy. Tak więc pasażerowie wielkich okrętów transatlantyckich będą mogli pod koniec nudnej podróży startować na samolotach z pokładu i prędzej dobijać do celu. Niedawno znowu towarzystwo okrętowe Whiter Star Line zawarło umowę z linją lotniczą Air Union na odstawianie pasażerów wprost ze statku w Cherbourg'u do Paryża. To udogodnienie kosztuje 1000 franków od osoby.

Przezroczyste samoloty? Awjonetka Nessler-Peyret posiada przezroczystą część skrzydeł po obu stronach kadłuba (pokryte są celofanem). Jest to całkiem nowy pomysł, który pewnie nie ujdzie uwagi dyrektorów towarzystw komunikacji lotniczej, dbałych o zadowolenie turystyczne swych pasażerów, którzy dzięki temu mogliby bez przeszkód podziwiać piękno panoramy lotniczej.

Samolot bez skrzydeł i śmigła.. jest bajką przyszłości, kto wie jednak, może już niezbyt dalekiej, bo oto inżynier de Chappedelaine zbudował latający model takiego samolotu. Porusza go turbina. Pytanie tylko, czy będzie latał model naturalnej wielkości.

Nagroda 15000 franków czeka na zdobywcę. Otrzyma ją ten, kto pierwszy i nie później niż w roku 1933 doleci na samolocie własnej konstrukcji, jeśli nie do granic atmosfery, to przynajmniej na wysokość 100 kilometrów...

KANADA.

Gorączka złota — na samolotach. Tego jeszcze nie było, przynajmniej poza ekranem, a jednak dowiadujemy się, że założenie towarzystwa lotniczego poszukiwania złota (zresztą i innych minerałów) jest faktem dokonanym. Towarzystwo posiada specjalnie wyposażone do poszukiwań Fokkery i będzie eksploatowało północne obszary Kanady. Zebrano już znaczny kapitał, przyczem subskrypcja na akcje tego towarzystwa cieszy się dużem powodzeniem.

Tysiączny Junkers. Zakłady Junkersa w dniu 24 maja r. b. wyprodukowały tysiączny samolot swego typu.

Niezrażeni. Mimo tylu niepowodzeń, których los nie szczędzi sterowcom, dr. Eckener, spadkobierca projektów hr. Zeppelina i zapowiada na sierpień przelot z Niemiec do Ameryki na sterowcu L. Z. 127.

Rekord reklamy. W Berlinie, tytułem reklamy browaru, zrzuca samolot beczułeczki piwa na miasto. Wypadków jeszcze nie było.

„Morska" choroba w samolocie przejdzie niebawem do przeszłości, mianowicie dzięki wynalazkowi d-ra Dammerta. Nowy środek ma podobno całkowicie usuwać nieprzyjemne objawy tej choroby.

ROSJA.

Rosyjska L.O.P.P., jaką jest, w przybliżeniu, Osoawiachim, podarowała państwu dotychczas ni mniej ni więcej tylko 131 samolotów.

STANY ZJEDNOCZONE.

Postępy w bezpieczeństwie lotnictwa komunikacyjnego. Oddawna już nadchodzą z Ameryki wieści o próbach ze spadochronami, unoszącemi cały samolot. Gdyby te usiłowania się udały, sprawa bezpieczeństwa lotnictwa, komunikacyjnego byłaby rozwiązana radykalnie. Ostatnio podobna próba odbyła się w Kalifornji. Samolot puszczono bezwładnie z wysokości 800 metrów. Spadochron rozwinął się należycie i samolot wylądował szczęśliwie, z wyjątkiem jedynie drobnego uszkodzenia skrzydeł. Rzecz prosta, że od tych, nawet pomyślnych względnie prób, do zastosowania praktycznego — droga jeszcze daleka.

Pierwsza kobieta przeleciała Atlantyk, całkowicie i bez wypadku. Jest nią Miss Amelja Earhart. Panna Amelja przyleciała (bądźmy ściśli: przyleciała jako pasażerka, pilotował pil. Stultz) do narzeczonego, bawiącego w Anglji.

Dziesięciolecie lotnictwa. 10-lecie lotnictwa pocztowego obchodzi Ameryka. Prasa amerykańska zaznacza, że przez te 10 lat naród amerykański stał się „air mindet", t. j. przyzwyczaił się do szerokiego korzystania z usług komunikacji lotniczej, która wydaje się dzisiaj Amerykaninowi tak naturalną, jak kolej. Zżycie się Ameryki z lotnictwem przyśpieszyło tempo życia jej obywateli.

Znaczenie lotu Lindbergha. Przy sposobności rocznicy przelotu Atlantyku przez Lindbergha, prasa amerykańska podnosi, że przelot ten był najlepszą raklamą, czy też propagandą lotnictwa, bo zaraz po przelocie obroty poczty lotniczej Ameryki wzrosły o 200 do 300%, a liczba fabryk lotniczych podwoiła się.

Przytomność umysłu pilota. Nie po raz pierwszy spotykamy się z faktami niepospolitego daru radzenia sobie przez pilotów w sytuacjach, zdawałoby się, bez wyjścia. Nabyte doświadczenie lotnicze i zżycie się z maszyną są przytem głównemi czynnikami powodzenia. W ten sposób pilot pocztowy, p. Bowen, potrafił wylądować w ciemną noc, korzystając jedynie ze świateł parowozu pociągu towarowego, zauważonego w porę, gdy nieoczekiwane wyczerpanie się benzyny zmusiło go do lądowania.

Piętnastoletni rekordzista. Karolek Carlson, Chicagowianin, zdobył rekord długości lotu modelu samolotu. Model latał w zamkniętem pomieszczeniu bez przerwy przez 4 min. 19 sek.

Czar nocy — a lotnictwo. Nieprawdą jest, że cywilizacja zabija resztki poezji życia. Wprost przeciwnie, bo oto w ciemne noce będą się zapalały latarnie, wskazując drogę lotnikom, świecące łagodnem światłem pomarańczowo-czerwonem. Światło takie ma własność dobrego przenikania przez mgłę, mało przezroczystą dla światła białego. Taką nastrojową latarnię otrzyma Nowy Jork. Będzie ona widoczna z odległości 100 mil angielskich.

WŁOCHY.

Rekord długości lotu. Dnia 5 lipca b. r. rekord długości lotu, zdobyty przez Chamberlin'a i Levine'a (6283 km.) przeszedł w ręce mjr. del Prete i kpt. Ferrarin'a, którzy na samolocie Savoia Marchetti S 64 przebyli 7163 km. w 49 godz. 19 min., przelatując z Rzymu do Natalu w Brazylji. Na tym samym samolocie ci sami lotnicy zdobyli poprzednio rekord długotrwałości lotu w zamkniętym obwodzie, pobity następnie przez Niemców. Risticza i Zimmermanna.

Co może lotnictwo. Okazuje się, że dzięki rozwojowi lotnictwa miejscowości całkiem zapomniane wychodzą na światło dzienne. Mamy na myśli starożytne Ostium, niegdyś port antycznego Rzymu, dzisiaj miejscowość (obecna nazwa włoska brzmi Ostia) licząca zaledwie 400 mieszkańców, która niebawem zatętni nowem życiem.

Rząd faszystowski, pielęgnujący ideę Italji — spadkobierczyni świetności Rzymian — stwarza z tej głuchej mieściny wielki punkt węzłowy i bazę dla linij lotniczych.



NOWY SAMOLOT POLSKI B. M. 5.



Ilustracja nasza przedstawia nowy samolot polski konstrukcji inż. Bartla zbudowany w zakładach fabr. „Samolot“ S. Akc. w Ławicy pod Poznaniem. Jest to już trzeci z rzędu samolot tegoż konstruktora, który pruje polskie szlaki powietrzne zbudowany całkowicie w polskiej wytwórni. Pierwszy płatowiec typu szkolnego B. M. 2. z silnikiem Salmson 120 K. M. został swego czasu podarowany królowi Amanullachowi. B. M. 4. płatowiec szkolny został zamówiony przez Dep. Lotn. jest on dostosowany do polskiego silnika inż. Zalewskiego o sile 80 K. M. ostatni typ jest to płatowiec szkolno-transformacyjny B. M. 5. o większej sile, mianowicie został on wyposażony w silnik Austro-Daimler 220 K. M. B. M. 5. opuścił w ubiegłym miesiącu warsztaty i został oblatany przez pilota p. Hołodyńskiego wykazując, jak zresztą wszystkie poprzednie płatowce konstrukcji p. inż. Bartla, wspaniałe właściwości w locie. Na zdjęciu inż. Bartel stoi pośrodku obok pilot p. Hołodyński i współpracownicy biura konstrukcyjnego fabryki „Samolot“ w Poznaniu.

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

Młodocianym przyjaciołom lotnictwa.

Powietrzna jazda.

Różnych przygód to mozajka, niby bajka, a nie bajka! A w największej pono bajdzie, sporo prawdy się wynajdzie.

Raz motylek kolorowy, co już znał swój sad wiśniowy, chciał koniecznie ruszyć dalej poznać świat — jak inni znali. Lecz skrzydełka wszak motyle, nieść nie mogą całe mile! Motylkom za sadu progiem, nawet wiatr jest silnym wrogiem, a, by ruszyć dla emocji, trzeba dobrej lokomocji! Lecz miał szczęście motyl, bo ot wtem, nadleciał skądś samolot.

Dobra jest! motylek myśli, a samolot linję kreśli i na ziemię się opuszcza. Za nim pędzi ludu tłuszcza, jakby jakieś tam dziwadło z niebiosów na ziemię spadło.

Lotnik czoło otarł z potu i już gotów do odlotu, a motylek kręcił się tu, więc: brrr! wsiadł bez biletu. Lecz tak lekki pasażerek mógł podróży odbyć szereg, i nie poczuł nikt ciężaru.

Leci lotnik bez umiaru, szumi, warczy, chmury mija, a motylkiem wiatr wywija, więc się wpił w lotnika czapę, i jedzie sobie „na gapę!“

Długa, długa była jazda! wtem na ziemi błyszczy gwiazda, mieni się złociście w słońcu, aż się motyl spostrzegł w końcu, że to złoty krzyż na wieży, więc nad miastem statek bieży! A w pobliżu — wody wstęga, brzegów miasta czule sięga. Cudowne miasto! Kamienice patrzą dumnie na ulicę, tu fabryka wieżą strzela, tam się tramwaj iść ośmiela. Drzewa! Krzewy! Skwery. Widać jakiś gród bogaty i przepyszna:

To stolica! To Warszawa! Więc motylek sfrunął doń na parę chwilek.

O! ruch wielki, ruch wesoły! Dużo dzieci, piękne szkoły, ludzie kręcą się jak mrowie. O! Stolica co się zowie, i kraj to niebyle jaki, co mieć może grodek taki!

Użył motyl huk zabawy, obleciał coś pół Warszawy, a, by dalej mieć lot boski, odszukał plac mokotowski, bo tam właśnie blizko, blizko, jeneralne jest lotnisko!

Jak raz leciał w stronę Gdańska lotnik, więc znów podróż pańska dla motylka, się układa: to też na ramieniu siada, skrzydła równiuteńko stula, i słucha jak wietrzyk hula, zaszumieli, polecieli, już je Wisła z miastem dzieli, nasza Wisła, szara rzeka, co nam Polskę wzdłuż przecieka.

Lecą, lecą.. Pól obszary umykają jak koszmary, świecą miasta, wioski świecą, oni lecą! lecą! lecą! Statek się w obłokach nuża... O! jakaż ta Polska duża!

Wtem coś błyszczy Boże! Boże! Toć to Bałtyk! polskie morze! A na brzegu żółte piaski, w piasku grzebią się golaski, a na morzu statki; łodzie kąpią się w niebieskiej wodzie, powagi im port przyczynia... Toć to Gdynia! nasza Gdynia!

Nie zatrzymał się samolot, bo do Gdańska był jego lot, lecz motylka chętka bierze, sfrunąć na polskie wybrzeże. Więc bez względu, co się zdarzy skoczył — i już jest na plaży. Jak go zobaczyły dzieci, zaraz, któreś z siatką leci. — Motyl! Motyl! patrz motylek! — Łap go, Niunia, łap go Milek! — Wrzeszczą, radują się szczerze, i coś mówią o eterze. Jeszcze tylko jedna chwila, a zbliży się śmierć motyla, bo wszak siatka, eter, szpilka, mordercami są motylka!

Strach! lecz czy mu co pomoże? Chyba tylko jedno morze! Lotu zmienił więc kierunek, wszystkim dzieciom na frasunek, bo wstrzymały się w zapale, morskie rozhuśtane fale. Gdy ocalił wreszcie główkę, siadł sobie na motorówkę, delikatnie, przy latarni. A szła ona ku Jastarni. Lecz samolot leciał szybko, zdaje się jaskółką chybką, motorówki zaś podrygi, szły, ot, z żółwiem na wyścigi, więc motyl — w podróży onej, bardzo mocno był znudzony. Aż z Jastarni, w świat koleją ruszył znów z dobrą nadzieją. Jakaś pani kwiatki miała, w nich — motylka żywność cała, więc naciagnął się słodyczy więcej, niż sobie kto życzy.

Cudny, cudny był mu świat ów, patrzy, a tu widać Kraków! Aż zadrżały pod nim nóżki, bo oto kopiec Kościuszki, o tam — mury znów Wawelu, więc narazie był u celu. Chyżo frunął na ulice, wzdłuż, wszerz zleciał Sukiennice, usiadł na kościołek kanty, skąd go zachwycały planty, chciał pamiątki zwiedzać święte, ale drzwi były zamknięte. Wreszcie frunął na auto, dalej jechać sobie z butą. Jechać było dosyć miło, bo samochód pędził z siłą.

Jadą, jadą, w świat daleki, lasy, pola, mosty, rzeki nikną — tylko wiatr szeleszcze! Czy to Polska? — Polska — jeszcze?!

W tem coś mieni się z daleka, a mijana huczy rzeka. Ziemia w inne strojna szaty, to Karpaty! ach! Karpaty! Z szumem górski potok bieży, a w oddali wioska leży, to letnisko — dobre znane, nazywa się Zakopane!

Cudne rzeki i potoki! I góralek — lekkie skoki! Przebiec skałę — dla nich chwilka, jakby miały lot motylka. A góralska śliczna chata, cała w rzeźby jest bogata: krzesła, stoły, ławy, ramy jakby z koronki samej, wyrzeźbione, wycacane. Skrzynie barwnie malowane. Ludu śliczne, strojne szaty wszędzie do ostatniej chaty.

Wtem samolot zaczął szumieć, motyl więc, ma się rozumieć, frunął do lotnika głowy, by go wiózł, gdzie sad wiśniowy, bo ta podróż, cboć tak miła, trochę już za długo była. Radość znów motylka chwyta, o — to, jazda znakomita! Jakaś orla, czy sokola, tylko się migają pola, wstęgi lasów, ugor płowy, aż oto i sad wiśniowy! A tu chłopiec pędzi z siatką: — motylku nie ujdzież gładko! Taki śliczny gdzieś tam lata!

— Wracam z szerokiego świata. Obleciałem Polski kawał, różnych rzeczy umiem nawał, i powiem ci tylko tyle, że leniuchy te motyle, co to po za sad wiśniowy, nie wychylą nawet głowy!

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

ZENITY.

Szumi górski potok srebrny
I spienione wody toczy...
Lecz gdy ptak nasz, ptak podniebny
Płynie, zachwycając oczy,
To zagłusza wszystek szum
I porywa z sobą tłum!
Mało już ziemskiego globu
Ma najnowszych czasów człowiek!
Na spotkanie cud sposobu
Raźno wielkim krokiem pobiegł
I wyfrunął ponad świat,
Sobie rad i światu rad!
Szumi Bałtyk modro-wody
I spogląda bez zazdrości,
Że już wygrał z nim zawody
Ten ptak pomsty i miłości,
Bo nad poszum jego fal
Akord wziął i pomknął w dal!
Leci w górnych sferach, płynie
I lot międzyplanetowy
Marzy mu się w tej godzinie
Tryumfalnej i ofiarnej,
Bo tam, gdzie przestworzy szlak,
Nieprawdopodobieństw brak!
Szumi potok.. Szumi morze
I wysmukłe śmigło szumi...
Kiedy ranne wstają zorze,
Lub gdy noc gwar dnia przytłumi,
Bo aktualnością dnia
To — ten szum i skrzydeł dwa!

KOMUNIKAT Nr. 4.

Sprawozdanie szczegółowe z imprezy propagandowej urządzonej na rzecz L.O.P.P. w Nałęczowie w dn. 4, 11 i 12.VIII.28 r.

W dniach 4, 11 i 12 sierpnia 1928 r. odbyła się w Nałęczowie impreza propagandowo-dochodowa organizowana przez Lub. Komitet Woj. L.O.P.P. przy wydatnym współudziale przedstawicieli społeczeństwa nałęczowskiego. Celem należytego jej zorganizowania powstał w Nałęczowie specjalny Komitet z p. gen. dyw. Władysławem Wejtko jako przewodniczącym na czele, który podzielił swe prace w szeregu sekcji, przyczem każda miała ściśle wyznaczone zadania. W pracach Komitetu organizacyjnego łaskawą swą współpracę zaofiarowały JJ.WW.PP dr. Czarnota-Bojarska, Burhart-Bukacka, Kożuchowska, Łypacewiczowa, Nagórska, Nehringowa, Ordzina, Piórowa, Rudnicka, Rudzka i Śliwińska oraz JJ. WW. PP. dr. Czarnota-Bojarski, Czapelski, Górecki, Grandowski, red. Hłasko, Prezes Kożuchowski, Konieczny, Wołk-Łaniewski, Pióro, Rudnicki, ks. proboszcz Symonowicz, Śliwiński, Sławiński, Synowicz, Szybowicz, dr. Szczepiński, nadkom. Sobociński, gen. dyw. Wejtko, Wiczyński, komdt. Wierciński oraz starosta puławski Wiszniewski.

Przebieg imprezy był następujący: w dn. 4 sierpnia o godz. 5 popoł. odbył się w Słowiczej Dolinie w Nałęczowie manewr lotniczo gazowy połączony z odczytem, którego zadaniem było uświadomienie społeczeństwa o grozie wojny gazowej i zademonstrowanie ratownictwa zatrutych gazami. Odczyt p. t. „Wojna gazowa“ wygłosił kpt. Lalko ref. gazowy O.K. II., następnie z samolotów zostały rzucone bomby gazowe. Pogotowie przeciwgazowe składające się z żołnierzy pod dowództwem por. Derejskiego z 8 p. p. Leg. przedstawiło akcję ratowniczą przy współudziale wojskowego samochodu sanitarnego. Po ukończeniu manewru został wyświetlony film p.t. „Nie wytrują nas wrogowie“ ilustrujący wojnę gazową na froncie. Biletów wejścia na manewr i przedstawienie sprzedano 288 po 50 gr. Dochód osiągnięty z tego źródła wyniósł zł. 144 gr. 10. W dn. 11 sierpnia o godz. 8 wiecz. w sali hotelu Centralnego w Nałęczowie wygłosił odczyt na temat „Lotnictwo i gazy trujące a obrona Państwa“ kpt. pilot Andzej Kładko z O.S.L. Dęblin. Odczyt zakończono wyświetlaniem filmu p. t. „Silne lotnictwo to silna Polska“. Biletów wejścia sprzedano 49 szt. po 1 zł.

Po odczycie zapisało się na członków L.O.P.P. 10 osób, wpłacając wpisowe i składkę członkowską, a mianowicie: p. H. Szybowiczówna, Adela Rulikowska, Antoni Grandowski, Oswald Kermenicz, dr. Marta Czarnota-Bojarska, Zygmunt Pióro, Barbara Piórowa, Marja Riedlówna, Emilja Glińska, Jan Szybowicz. Ze składek i wpisowego wpłynęło zł. 18 gr. 50. Na odczycie sprzedano fotografji lotniczych Nałęczowa 18 szt. po 50 gr. Tegoż dnia o godz. 11 wiecz. w sali balowej w Pałacu w Nałęczowie odbył się bal lotniczy, który zgromadził elitę towarzyską Nałęczowa i okolicy. Bal zaszczycił swą obecnością gen. dyw. Wł. Jung, D-ca O.K. II. członek Zarządu Komitetu Woj. L.O.P.P. w Lublinie. Przygrywała orkiestra braci Turalskich. Zabawa przeciągnęła się do godz. 5 rano. Cena biletu wejścia wynosiła 6 zł. dla młodzieży i wojskowych 3 zł.

Ze wstępów uzyskano zł. 720, prócz tego sprzedawane były na balu kwiaty łaskawie ofiarowane przez J.W. Śliwińską z Antopola za które uzyskano kwotę 45 zł. 05 gr. Na Balu sprzedawane były również metalowe znaczki lotnicze których sprzedano 36 szt. po 1 zł. Fotografje lotnicze Nałęczowa 18 szt. po 50 gr. oraz znaczki papierowe za które uzyskano 7 zł. Broszur i wydawnictw sprzedano na balu za 13 zł. 80 gr. Dobrowolnych ofiar na tacę złożono na ogólną sumę zł. 38 gr. 30. W bufecie utargowano zł. 776 gr. 40, a ponieważ artykuły zakupione do bufetu i wynagrodzenie służby wyniosły kwotę zł. 641 gr. 40, przeto czysty zysk osiągnięty z tego źródła wynosi zł. 135. Koszt orkiestry balowej wyniósł zł. 350, a ponieważ bracia Turalscy złożyli jednocześnie na rzecz L.O.P.P. ofiarę w kwocie zł. 30, przeto orkiestra na bal kosztowała zł. 320. Obrachunek z balu przedstawia się zatem jak następuje: bilety wejścia 720 zł., sprzedaż kwiatów 45.05, dochód z bufetu 135 zł., dobrowolne ofiary 38.30 gr. Orkiestra 320 zł. Czysty dochód 618 złotych 35 groszy. W dn. 12 b.m. odbyła się w Nałęczowie kwesta uliczna, z której osiągnięto sumę 344 zł. 02 gr. Zgodnie ze sporządzonym protokułem otwarcia puszek, którego dokonali członkowie sekcji rewizyjno sprawozdawczej znaleziono w poszczególnych puszkach następujące kwoty:

Puszka Nr.	20 —	68 zł. 39 gr.	
„	19 —	18 zł. 05 gr.	
„	18 —	43 zł. 08 gr.	
„	14 —	29 zł. 50 gr.	
„	7 —	27 zł. 61 gr.	plus 35 kop rosyjskich
„	11 —	33 zł. 70 gr.	
„	61 —	120 zł. 89 gr.	

Od P. Gen. Wejtko otrzymano 2 zł. Razem 344 zł. 02 gr. Pozatem w czasie kwesty sprzedano 46 szt. znaczków metalowych à 1 zł.

Dzięki ofiarności i obywatelskiemu stanowisku Zarządu uzdrowiska w osobie p. prezesa Kożuchowskiego w dn. 12 sierpnia od godz. 10 do 1 w parku zakładowym odbył się koncert orkiestry wojskowej 8 p. p. Leg., przyczem dochód z biletów wejścia w tych godzinach zasilił fundusze L.O.P.P. Z biletów wstępu na koncert z cenie po 30 gr. uzyskano zł. 194 70 gr. O godz. 2 popoł. w sali Domu Ludowego w Bochotnicy odbył się odczyt na temat „Obrona lotnicza

i przeciwgazowa", który wygłosił p. Z. Radomski. Odczyt był ilustrowany szeregiem tablic i eksponatów przedstawiających skutki i działania gazów trujących na organizm ludzki. Odczytu wysłuchało około 150 osób, w czem szkoła Gosp. Domowego Ziemianek wraz z ciałem pedagogicznym in gremio, „Stow Młodzieży Polskiej" oraz liczni słuchacze przeważnie ze sfery włościańskiej. Wstęp na odczyt był bezpłatny.

O godz. 3 popoł. na lotnisku łaskawie zaofiarowanym przez właściciela majątku Antopol J.W. Pana Śliwińskiego rozpoczęły się loty propagandowe, w których wzięło udział 5 samolotów: 3 z O.S.L. Dęblin i 2 Lub. Komitetu Woj. L.O.P.P. Podczas lotów odbywała się loteryjka lotnicza, której wygranemi było prawo do lotu pasażerskiego. Cena biletu loteryjki wynosiła 1 zł. Sprzedano biletów 299 szt. oraz cztery loty pasażerskie indywidualne w cenie 15 zł. każdy. Dochód z tego źródła wyniósł zatem 356 zł. Ogółem odbyło się 34 loty pasażerskie, przyczem skorzystali z nich nietylko ci, którzy prawo lotu w tym dniu wygrali, ale również i ci, którzy wygrali to prawo podczas imprezy w r.b. a nie mogli go wykorzystać z powodu defektu samolotu. Przez cały czas trwania lotów między parkiem uzdrowiska a lotniskiem kursowały dwa samochody ciężarowe, które przewoziły publiczność za opłatą 30 gr. od osoby. Dochód z tego źródła wyniosi 115 zł. 46 gr. Zgodnie z podanym niżej sprawozdaniem kasowym ogólny dochód czysty z imprezy wyniósł kwotę zł. 1785. 10 gr. przyczem Komitet woj. L.O.P.P. ofiarował na rzecz ochronki w Nałęczowie kwotę zł. 112 gr. 42 jako 30% od dochodu z zabawy ludowej urządzonej w dn. 12 sierpnia w Dolinie Słowiczej. Dochód z tej zabawy wyniósł 374 zł. 74 gr. przy cenie biletu wstępu 1 zł. Na zabawie przygływała do późnego wieczora orkiestra 8 p. p. Leg.

Zabawa urozmaicona była tańcami oraz ogniami sztucznemi. Zapowiedziane przedstawienie kinowe nie mogło odbyć się z powodu defektu w motorze dostarczającym prądu elektrycznego. W końcu należy zaznaczyć, że tak udatne pod względem propagandowym i finansowym przedsięwzięcie udało się w zupełności zawdziędzając przedewszystkiem ofiarności społeczeństwa nałęczowskiego i pełnej poświęcenia pracy jego przedstawicieli w osobach: prezesa zakładu uzdrowiska pana Kożuchowskiego, gen. dyw. Władysława Wejtko, który jako przewodniczący Komitetu nie szczędził trudu, celem jaknajbardziej owocnego osiągnięcia zamierzonego celu. Pozatem na szczególne podziękowanie i uznanie, które Komitet Woj. L.O.P.P. na tym miejscu pragnie wyrazić zasługuje praca pań: dr. Czarnota-Bojarskiej, Kożuchowskiej, Nagórskiej, Ordziny, Sliwińskiej, Łypacewiczowej, Piórowej, Zwolińskiej, Szybowiczowej, Grochowiczowej, Nehringowej i Żylskiej oraz wszystkich tych pań, które raczyły łaskawie zaofiarować swą pracę przy organizacji balu, kwesty i lotów propagandowych. Pozatem niezwykłe usługi oddali Komitetowi panowie: Górecki, dr. Czarnota-Bojarski, Grandowski, red. Hłasko, Goraszczyk, Czapelski, Wołk-Łaniewski, Śliwiński, dr. Szczepiński, dyr. Pióro, Sławiński, komdt. Wiercinski, Konieczny i wszyscy ci, którzy tak gorliwie zajęli się organizacją imprezy. Jednocześnie Komitet Woj. pragnie wyrazić gorące podziękowanie ks. proboszczowi Symonowiczowi za gorliwe zajęcie się sprawami Ligi i pracę nad organizacją Koła Miejscowego L.O.P.P. Pozatem Komitet Woj. wyraża na tym miejscu podziękowanie wszystkim obywatelom i kuracjuszom przebywającym w Nałęczowie za ich wysoce obywatelskie stanowisko i ofiarność wykazaną dla celów Ligi. Przedewszystkiem zaś należy podnieść gościnność tych, którzy bezinteresownie zaofiarowali kwatery dla przybyłych na imprezę do Nałęczowa gości zamiejscowych czem wydatnie przyczynili się do powodzenia całości.

Dzień Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Nałęczowie wykazał niezbicie, że społeczeństwo tamt. zdaje sobie należycie sprawę z celów i zamierzeń L.O.P.P. co rokuje tej instytucji na tamt. terenie jaknajlepsze nadzieje na przyszłość.

Sprawozdanie kasowe

z imprezy na rzecz L.O.P.P. urządzonej w Nałęczowie w dniach 4, 11 i 12 sierpnia 1928 r.

PRZYCHÓD	
Pokaz wojny gazowej w dn. 4.VII 28.	
Sprzedano biletów 288 szt. po 50 gr.	144.—
Naddatki w kasie	.10
Odczyt w hotelu Centralnym	
Bilety wejścia 49 szt. po 1 zł.	49.—
Wpisowe i składki czł od 10 członków	18 50
Sprzedaż fotografji lotniczych 18 szt. po 50 gr.	9.—
Bal Lotniczy	
Z biletów wejścia	720.—
Ze sprzedaży kwiatów	45 05
Ze „ znaczków metalowych 30 szt po 1 zł.	36.—
Fotografji lotniczych 13 szt. po 50 gr.	9.—
Znaczków papierowych	79.—
Drobne ofiary na tace	38 30
Sprzedaż broszur i wydawnictw	13.30
Dochód z bufetu balowego	776.40
Kwesta uliczna	
Sprzedaż znaczków metalowych 46 szt. po 1 zł.	46.—
Z puszek kwestarskich	344.02
Koncert w parku Uzdrowska	
Bilety wstępu po 1 zł.	374.70
Zabawa lotnicza w Dolinie Słowiczej	
Bilety wstępu po 1 zł.	374.74
Przewóz publiczności samochod. na lotnisko i z powrotem	115.46
Loterja lotnicza i loty pasażerskie	
Sprzedano 296 biletów loterji po 1 zł.	296.—
4 loty pasażerskie po 15 zł.	60.—
Ofiara braci Turalskich	30.—
Razem	3398.57

ROZCHÓD

Orkiestra p. Turalskiego na balu lotniczym	50.—
„ woskowa w parku i na zabawie ludowej i wyżywienie	498.10
Artykuły zakupione do bufetu balowego	741.40
30% od dochodu od zabawy ludowej na ochronkę	112.42
Djety szoferów i obsługa samochodów	32.—
Obsługa samolotów i kina	37 —
Depesze, rozmowy telefoniczne i drobne wydatki	33.15
Szpilki do znaczków	1.40
Czysty dochód	1785.50
Razem .	3398.57

Czysty dochód złotych jeden tysiąc siedemset osiemdziesiąt pięć gr. 10, złożony został na r k Komitetu Woj. L O.P.P. do Banku Gospodarstwa Krajowego oddział w Lublinie.

Komisja rewizyjno-sprawozdawcza

Szef Propagandy

(—) Rudnicki (—) Górecki (—) Pióro

Skarbnik (—) **Zygmunt Radomski**

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przystępując do ujednostajnienia organizacji obrony przeciwgazowej ludności cywilnej na terenie całej Rzeczypospolitej, podaje niniejszem Komitetom Wojewódzkim i Powiatowym ogólne wytyczne w tej sprawie.

Po porozumieniu się Zarządów Głównych L.O.P.P. Polskiego Czerwonego Krzyża, nastąpiło rozgraniczenie czynności i kompetencji obejmujących całokształt obrony przeciwgazowej w ten sposób, że L.O P.P. organizuje akcję przygotowania społeczeństwa do skutecznej obrony przed działaniem bojowych środków chemicznych, natomiast P.C.K. akcję niesienia pomocy i leczenia uszkodzonych.

Wobec powyższego do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej będzie należało spełnianie następujących obowiązków:

1. *Organizacja*
 a) drużyn przeciwgazowych,
 b) służby obserwacyjno-alarmowej,
 c) stacji meteorologicznych.
2. *Zaopatrzenie*
 a) zaopatrzenie w sprzęt przeciwgazowy,
 b) przystosowywanie mieszkań i budowa schronów przeciwgazowych.
3. *Wyszkolenie*
 a) przeprowadzenie kursów dla referentów (własnych i administracji państwowej w porozumieniu z zainteresowanemi czynnikami),
 b) kursów instruktorów dla wyszkolenia w obronie czynnej i prelegentów.

W tym celu na terenie Komitetów, należy wcześniej rozejrzeć się dla wyboru odpowiednich kandydatów nadających się na instruktorów głównych, instruktorów i podinspektorów, oraz powiadomić o wyniku Zarząd Główny. Instruktorami głównymi mogliby być nawet referenci gazowi; instruktorownie zaś rekrutować się powinni możliwie z pośród organizacji państwowych i samorządowych, policja, miejskie straże pożarne, zakłady użytecz. publicznej fabryki państw. i t. d., społecznych i P. W., straże ochotnicze, Sokół, Strzelec, Harcerstwo i t. p.) zakładów przemysłowych i fabryk. Instruktorowie ci zajmowaliby się szkoleniem i ćwiczeniem drużyn przeciwgazowych, każdy zaś członek takiej drużyny byłby jednocześnie podinstruktorem wyszkolenia mas ludności w obronie biernej.

Zarząd Główny L O.P.P. opracowuje obecnie programy ramowe i instrukcje, na zasadzie których mają być wykonane prace, zawarte w uwidocznionych punktach.

Do zakresu czynności Polskiego Czerwonego Krzyża będzie należało:

a) urządzenie kąpielisk i punktów dezynfekcyjnych dla odkażania odzieży,
b) przygotowanie szpitali i lecznic dla zagazowanych,
c) szkolenie fachowego personelu instruktorskiego i wykonawczego dla swych drużyn i sekcji,
d) organizowanie drużyn ratowniczych,
e) zaopatrywanie w odpowiednie środki ratownicze i lecznicze.

W związku z wyszczególnionym powyżej podziałem prac, Zarząd Główny L. O. P. P. zwraca się do Komitetów Wojewódzkich z prośbą o wejście w kontakt z Okręgowymi Oddziałami P.C.K., w celu nawiązania ścisłej łączności, wprowadzenia wspólnie w czyn niniejszego okólnika i zrealizowania zaleceń w nim zawartych.

w/z Sekretarza **Zygmunt Radomski** Prezes (—) **Dr. St. Bryła**

BIBLIOTHECA JAGELLONICA

CENY OGŁOSZEŃ: Cała str. zł. 150, pół str. zł. 100, ćwierć str. zł. 60, jedna ósma zł 30, najmniejsze zł 10

Redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT RADOMSKI. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.